

Nei periodi di crisi economica, com'è noto, gli investimenti sono difficili da digerire, e il settore dei biocarburanti non è certo estraneo a questa logica. Attualmente infatti gli investimenti privati nel settore sono ancora piuttosto scarsi.

E' forse proprio per questo che, negli Stati Uniti, l'industria aeronautica sta facendo pressioni sul governo per l'incremento dei fondi a supporto della produzione di biocarburanti su scala commerciale.

Come nel caso delle energie rinnovabili, la produzione di biocarburanti viaggia di pari passo con l'attività agricola. La necessità di disporre di particolari sostanze naturali impone infatti tra le altre cose la messa a punto di piantagioni estensive, non di rado in contrasto con una logica agricola razionale capace di tutelare le risorse della terra.

Non a caso, proprio tale sfruttamento è aspramente criticato dai detrattori della "via verde" nel settore dei carburanti. In California, per esempio, la AltAir Fuels, che produce biocarburanti dall'olio di camelina, ha fornito il proprio sostegno a un progetto che prevede piantagioni di camelina su un'estensione di circa 6.000 ettari.

Inoltre, l'analogia tra biocarburanti ed energie rinnovabili è tutt'altro che casuale, se si pensa al fatto che gli anglofoni li definiscono renewable jet fuels, letteralmente: carburanti rinnovabili. Il primo luglio scorso, l'ASTM ne ha approvato l'impiego per i voli commerciali in combinazione con il kerosene tradizionale e in una quota non superiore al 50%.

Nello stesso mese, Lufthansa ha lanciato in via sperimentale il primo volo commerciale regolarmente alimentato da biocarburanti: un A-321 volerà da Francoforte ad Amburgo con un carico del 25% di biocarburante (ricavato da Jatropha, camelina e grasso animale) e del 75% di carburante tradizionale, facendo affidamento su motori International Aero Engines V2500. Nei voli, che si terranno per un periodo di sei mesi, il motore destro verrà alimentato per metà da kerosene tradizionale e per metà da carburante ricavato da biomasse. Il motore sinistro verrà invece alimentato interamente da carburante tradizionale, allo scopo di operare un confronto e monitorare le prestazioni e i consumi dei due motori.

Al momento, il costo dei biocarburanti è circa doppio rispetto a quello dei carburanti tradizionali. Tuttavia, è ragionevole pensare che nei prossimi anni, con l'aumento del costo dei combustibili fossili, il ricorso alle biomasse risulterà sempre più conveniente, anche in vista di una possibile riduzione del loro costo.

C'è ancora tanto da fare, ma il 25% di Lufthansa è pur sempre una buona percentuale. La stessa contenuta in un buon digestivo...

*(1 settembre 2011)*